



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят седьмая сессия

Женева, 25–28 октября 2011 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС: предложения,
по которым еще не приняты решения**

Предложение по поправке к СПС, допускающей незначительные изменения без дополнительного испытания¹

Сообщение правительства Франции

I. Введение

Контекст СПС

1. В добавлении 1 к приложению 1 к СПС уточняется, что транспортное средство считается транспортным средством того же типа, что и транспортное средство, подвергнутое испытанию, только в том случае, если оно удовлетворяет следующим минимальным требованиям:

- конструкция должна быть сопоставимой и, в частности, изоляционный материал и метод изоляции должны быть идентичными;
- толщина изоляционного материала должна быть не меньше толщины материала транспортного средства, которое служит образцом;
- внутреннее оборудование должно быть идентичным или упрощенным;

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на период 2010–2014 годов (ECE/TRANS/208, пункт 106, ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

- число дверей и люков или других отверстий должно быть одинаковым или меньшим;
- площади внутренней поверхности кузова должны различаться не более чем на 20%.

2. Из этого определения (в сформулированном виде) четко не следует, что СПС в настоящее время не допускает изготовления транспортных средств с недостаточными изотермическими свойствами, обусловленными даже небольшой площадью внутренней поверхности или минимальным сокращением толщины изоляционного материала, по смыслу второго подпункта пункта б с) добавления 1 к приложению 1 к СПС.

Проблема пеноудаления

3. В настоящее время с учетом все возрастающих потребностей потребителя, с одной стороны, и разнообразия предлагаемого внутреннего оборудования, с другой стороны, используемые в качестве образца изотермические транспортные средства, которые испытываются и в отношении которых составляется официальный протокол испытания по смыслу СПС, не могут содержать все возможные варианты внутреннего оборудования.

4. В 2010 году Германия внесла неофициальное предложение по поправке к СПС, с тем чтобы предусмотреть возможность удаления небольшого количества пены по сравнению с транспортным средством, используемым в качестве образца, и допустить установку небольших элементов. Данное предложение было направлено на обеспечение максимального сокращения объема пены до 1% для транспортных средств, у которых исходный изотермический показатель ниже $0,38 \text{ Вт/м}^2\text{К}$.

5. Эта поправка позволила бы, в частности, вносить незначительные добавления или изменения, которые не требовали бы пересмотра классификации транспортного средства. В частности, речь идет об использовании:

- встроенных реек или двухъярусного оборудования;
- колесных ниш;
- а также многочисленных малогабаритных элементов, установку которых на транспортных средствах, служащих образцом, невозможно предусмотреть в полном объеме, а именно: дополнительных светильников на потолке, рычагов управления задним откидным бортом, систем регулировки освещения...

6. Количество транспортных средств с такими изменениями зависит от выбора изготовителя, ассортимента его продукции и объема производства. На международном уровне такими изменениями в случае некоторых изготовителей могут быть охвачены до 5–10% грузовых транспортных средств и тягачей и 10–15% полуприцепов, в отношении которых выдаются свидетельства.

Предлагаемые изменения

7. Цель настоящего предложения заключается в том, чтобы предусмотреть в рамках СПС:

- возможность удаления незначительного количества пены по сравнению с транспортным средством, служащим образцом;
- возможность обеспечения эквивалентности между транспортным средством, служащим образцом и указанным изготовителем в первоначальном протоколе испытания на допущение типа, и различными вариантами транспортных средств с удаленной пенной, что позволило бы обеспечить большую гибкость в классификации транспортных единиц.

Возможность удаления менее 1% пены

8. В рамках добавления 1 к приложению 1 к СПС предлагается предусмотреть возможность незначительных и ограниченных изменений в отношении добавляемого или заменяемого внутреннего оборудования,

- когда коэффициент K служащего образцом транспортного средства составляет не более $0,38 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ в случае изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией и не более $0,68 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ в случае изотермических транспортных средств с обычной изоляцией и
- когда эквивалентный объем всего изоляционного материала меньше одной сотой от общего объема изоляционного материала изотермического транспортного средства.

Возможности обеспечения эквивалентности при удалении пены

9. Считается, что внутреннее оборудование, указанное в протоколе испытания, уменьшает объем изоляционного материала, и сумма этих объектов может использоваться для принятия решения об установке любого другого оборудования независимо от места, если выполняется одно из следующих двух условий:

- толщина оставшегося изоляционного материала по крайней мере равна толщине материала допущенного типа в том же месте;
- толщина оставшегося материала составляет минимум 20 мм.

Потенциальные последствия предлагаемых изменений

10. В целом данное предложение позволит унифицировать практику, используемую на европейском уровне.

Технические последствия

11. В техническом отношении предлагаемые правила позволяют обеспечить надлежащие изотермические характеристики изготавливаемых транспортных средств, ограничивая необходимость проведения систематических испытаний данного типа. Эти положения не отразятся негативным образом на характеристиках парка транспортных средств, так как предусмотрен надлежащий запас прочности; удаление пены допускается только с тех кузовов, у которых коэффициент K по крайней мере на $0,02 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ ниже, чем в случае транспортных средств, соответствующих изотермическим категориям СПС.

Экономические последствия

12. Эти положения позволят сократить число испытаний для ряда европейских изготовителей и, таким образом, снизить объем их затрат и цены на транспортные средства.

II. Предлагаемая поправка к СПС

Предлагаемая поправка к пункту 6 с) добавления 1 к приложению 1 к СПС (вариант от 2 января 2011 года):

"Транспортное средство считается транспортным средством того же типа, что и транспортное средство, подвергнутое испытанию, только в том случае, если оно удовлетворяет следующим минимальным требованиям:

- i) если речь идет об изотермических транспортных средствах, причем образцом может служить изотермическое транспортное средство, транспортное средство – ледник, рефрижератор или отапливаемое транспортное средство, то
 - конструкция должна быть сопоставимой и, в частности, изоляционный материал и метод изоляции должны быть идентичными;
 - толщина изоляционного материала должна быть не меньше толщины материала транспортного средства, которое служит образцом;
 - внутреннее оборудование должно быть идентичным или упрощенным;
 - незначительные и ограниченные изменения добавляемого или заменяемого внутреннего оборудования допустимы, когда коэффициент K испытанного транспортного средства, которое служит образцом, не превышает $0,38 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ в случае изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией (либо не превышает $0,68 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ в случае изотермических транспортных средств с обычной изоляцией) и когда эквивалентный объем всего изоляционного материала, обеспечиваемый после всех изменений, не превышает одной сотой от общего объема изоляционного материала данной изотермической камеры;
 - встроенное внутреннее оборудование, указанное в протоколе испытания, уменьшает объем изоляционного материала, и сумма этих объемов может использоваться для принятия решения об установке любого другого оборудования независимо от места, когда соблюдается одно из следующих двух условий:
 - толщина оставшегося изоляционного материала по крайней мере равна толщине материала допущенного типа в том же месте;
 - толщина оставшегося материала составляет минимум 20 мм;
 - число дверей и люков или других отверстий должно быть одинаковым или меньшим; и
 - площади внутренней поверхности кузова должны различаться не более чем на 20%".